

Notitie

betreft: Herontwikkeling Thomas à Kempisplantsoen te Utrecht
Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling
datum: 17 november 2023
referentie: KvdN/IKa//HA 7874-11-NO-005
van: MSc [REDACTED]

1 Inleiding

Het voornemen bestaat om het Thomas à Kempisplantsoen te Utrecht te herontwikkelen. Voorafgaand aan deze ontwikkeling zal de bestaande bebouwing op deze locatie worden gesloopt. Op deze locatie zullen maximaal 349 woningen worden gerealiseerd.

De beoogde ontwikkeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling planologisch juridisch mogelijk te maken zal een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. Voor activiteiten die belangrijke milieugevolgen kunnen hebben, is het verplicht een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) te doorlopen en een milieueffectrapport (MER) op te stellen. Voor de beoogde ontwikkeling bestaat deze directe verplichting, vanwege de aard, omvang en locatie, niet. Wel dient er voor de beoogde ontwikkeling een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld te worden waarmee de milieueffecten inzichtelijk worden gemaakt. Het voorliggende document vormt de aanmeldingsnotitie ten behoeve van de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

2 De vormvrije m.e.r.-beoordeling

2.1 Waarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling?

Op grond van de Wet milieubeheer is het voor projecten die mogelijk grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu verplicht een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) te doorlopen. De m.e.r.-procedure is bedoeld om de milieubelangen ten aanzien van bepaalde plannen en besluiten expliciet bij besluitvorming mee te wegen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen "m.e.r.-plichtige activiteiten" waarvoor een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld en "m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten" waarbij in de vorm van een m.e.r.-beoordeling moet worden afgewogen of significante negatieve gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Indien deze niet kunnen worden uitgesloten, dient alsnog een MER opgesteld te worden.

De beoogde ontwikkeling valt in het Besluit m.e.r. onder één van de categorieën waarvoor afgewogen dient te worden of er sprake is van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. De beoogde ontwikkeling valt in het kader van een stedelijk ontwikkelingsproject in het Besluit milieueffectrapportage in de D-lijst onder D11.2. "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of

parkeerterreinen". Hierbij zijn drempelwaarden opgenomen vanaf wanneer een stedelijk ontwikkelingsproject een milieueffectrapportage heeft. Er is sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat of;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Deze drempelwaarden worden in de voorliggende situatie niet overschreden. De beoogde ontwikkeling betreft een gebied kleiner dan 100 hectare. Bovendien is er sprake van de realisatie van maximaal 349 woningen, en mogelijk enige kleinschalige buurtvoorzieningen. Dit betekent dat er dus geen directe m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt.

Echter, de ondergrens zoals deze in het Besluit m.e.r. wordt genoemd, is niet leidend daar de potentiële effecten in relatie tot de kenmerken en de locatie van een project moeten worden beoordeeld. Volgens een uitspraak van het Europese Hof kunnen ook beneden de grens relevante milieueffecten optreden. In gevallen waar een initiatief mogelijkwijs onder de activiteiten valt, zoals genoemd in de 'C-lijst' of 'D-lijst' in de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage, maar waar de omvang kleiner is dan de drempelwaarden zoals vermeld in het besluit, moet daarom een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling worden opgesteld. Om inzicht te geven in potentiële milieueffecten is daarom deze aanmeldingsnotitie in het kader van de vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld.

2.2 Doel aanmeldingsnotitie

Het doel van de aanmeldingsnotitie is het in beeld brengen van de aard en omvang van het voornemen en om te beoordelen of belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden uitgesloten. Op basis hiervan kan het bevoegd gezag beoordelen of zij voor de beoogde ontwikkeling een m.e.r.-procedure nodig acht.

2.3 Procedure en inhoudelijke vereisten

In het Besluit m.e.r. wordt de procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is moet door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie worden opgesteld. Vervolgens dient het bevoegd gezag een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen. Dit besluit hoeft niet in de Staatscourant gepubliceerd te worden.

Bij het opstellen van de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt aandacht besteed aan alle criteria die zijn opgenomen in Bijlage III bij de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. Drie hoofdcriteria staan hierbij centraal:

- de kenmerken van het project;
- de plaats van het project;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

3 Kenmerken en plaats van het project

Het plangebied is gelegen aan het Thomas à Kempisplantsoen, ten westen van het stadscentrum van Utrecht. Aan de oostzijde van het plangebied is thans de Thomas à Kempisweg gelegen, en aan de westzijde bevindt zich de Vleutenseweg. Ten noorden van het plangebied is het spoor gesitueerd. In figuur 3.1 is de ligging van het plangebied weergegeven.

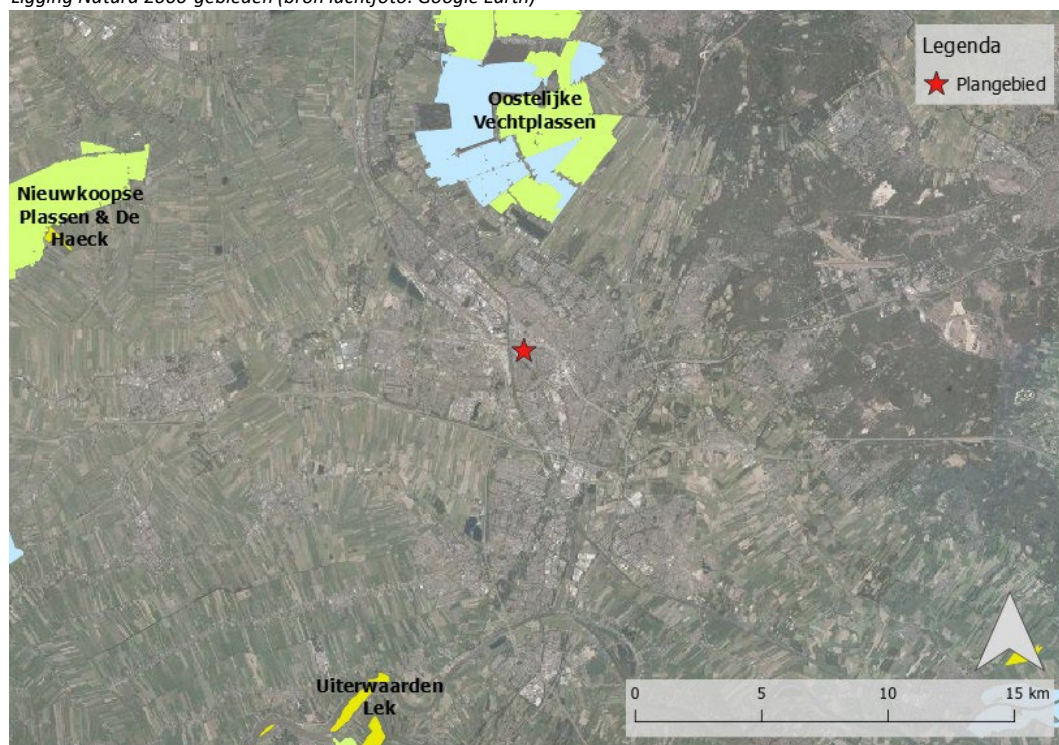
Het plangebied kent geen bijzondere cultuurhistorische waarden. Grotendeels kent het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde, en voor een klein deel een hoge verwachtingswaarde (zie ook paragraaf 4.5).

f3.1 Ligging plangebied (bron: luchtfoto Google Earth)



Het plangebied en de nabije omgeving maken geen deel uit van natuurgebieden. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied betreft de 'Oostelijke Vechtplassen' en is op circa 5,0 kilometer van het plangebied gelegen. In figuur 3.2 wordt de ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden weergegeven.

f3.2 Ligging Natura 2000-gebieden (bron luchtfoto: Google Earth)



Opgemerkt wordt dat de ten oosten gelegen Thomas à Kempisweg als gevolg van de realisatie van de westelijke stadsboulevard buiten gebruik zal worden genomen. Dit betreft een autonome ontwikkeling die ook zonder de beoogde ontwikkeling zijn doorgang zal kennen. Door de gemeenteraad is hiertoe reeds in 2017 het besluit genomen om deze weg buiten gebruik te nemen. De beoogde woningbouwontwikkeling staat derhalve los van het vervallen van de Thomas à Kempisweg. Op de gronden ten oosten van de beoogde bebouwing zal groen worden gesitueerd waarmee een kwaliteitsimpuls aan het woon- en leefklimaat wordt gegeven. De situatie na het vervallen van de Thomas à Kempisweg is dan ook als uitgangspunt (o.a. ten aanzien van verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling etc.) gehanteerd voor het bepalen van de effecten van het project. Het effect van het vervallen van de Thomas à Kempisweg wordt dan ook niet nader beschouwd.

In de huidige situatie is op deze locatie sprake van 178 sociale huurwoningen, en 9 commerciële ruimtes. In de omgeving bevinden zich zowel woningen als bedrijvigheid. Direct ten oosten en zuiden bevinden zich met name woningen, en ten westen bevindt zich met name bedrijvigheid (waaronder Douwe Egberts). Aan de overzijde van het spoor bevindt zich ten noordoosten van het plangebied een spoorwegemplacement.

Het voornemen bestaat om het Thomas à Kempisplantsoen te Utrecht te herontwikkelen. Voorafgaand hieraan zal de bestaande bebouwing worden gesloopt. Op 3 februari 2022 is het Stedenbouwkundige Programma voor de beoogde ontwikkeling door de gemeenteraad van Utrecht vastgesteld. De ambitie bestaat om dit gebied te verdichten door het aantal woningen op deze locatie te laten toenemen. Hier zullen maximaal 349 woningen worden gerealiseerd. In figuur 3.3 wordt de ligging van de toekomstige woonbebouwing weergegeven.

Bovendien worden mogelijk enige (kleinschalige) buurtvoorzieningen toegevoegd aan het programma. Daarnaast zal ook sprake zijn van een verbetering en vergroening van de openbare ruimte. Voor het plangebied geldt het principe 'Groen, tenzij'. Dit betekent dat verharding alleen wordt toegepast indien dit noodzakelijk is voor de ontsluiting van het gebied.

f3.3 Ligging toekomstige bebouwing



Bij de beoogde ontwikkeling zal rekening gehouden worden met duurzaamheid, circulair hergebruik van materialen, klimaatadaptie en diervriendelijk bouwen. Hiermee wordt een negatief effect voor de omgeving, ook voor de verdere toekomst, zoveel mogelijk voorkomen. Bij de beoogde zal zorgvuldig omgegaan worden met het gebruik van natuurlijke hulpbronnen. Er zal geen onnodig gebruik worden gemaakt van fossiele brandstoffen. De toekomstige bebouwing zal voor de energievoorziening worden voorzien van een WKO.

In figuur 3.4 wordt een impressie van beide woongebouwen weergegeven. De woongebouwen kennen 6 bouwlagen, met één hoogteaccent van 7 bouwlagen. De bebouwing zal op goede wijze aangesloten worden op de omgeving. Ten opzichte van de huidige bebouwing (met 4-5 bouwlagen en een kap) is sprake van een geringe verhoging van de bebouwing. Onder het meest noordelijk gelegen woongebouw zal een bovengrondse parkeerbak worden gesitueerd.

f3.4 Impressie beoogde ontwikkeling



Binnen het plangebied zullen ondergrondse containers worden geplaatst welke goed bereikbaar zullen zijn voor zowel de ophaalvoertuigen als bewoners. Deze worden alleen gesitueerd aan de ontsluitingsweg. Hiermee zal geen sprake zijn van overlast als gevolg van de afvalstromen van de toekomstige gebruikers. Het gebruik van de woningen zal verder niet leiden tot verontreinigingen. Ook tijdens de aanleg-/bouw van de beoogde ontwikkeling zal afval op adequate wijze worden ingezameld, en verwerkt. De werkzaamheden zullen – aangezien het geheel voorkomen bij een dergelijke binnenstedelijke ontwikkeling niet mogelijk is - zo ingepast worden dat hinder voor zover mogelijk voorkomen wordt. De beoogde ontwikkeling voorziet in woningbouw waarbij geen verhoogd risico is op zware ongevallen of rampen. Alsmede zullen geen stoffen of technologieën worden toegepast die tot een verhoogd risico leiden ten opzichte van overige bouwprojecten.

Cumulatie met overige projecten

De beoogde ontwikkeling is op een binnenstedelijke locatie binnen Utrecht gesitueerd. Dit betekent ook dat sprake is van een dynamische omgeving. Er is echter geen sprake van concrete ontwikkelingen – anders dan het reeds genoemde vervallen van de Thomas à Kempisweg – waar bij de ontwikkeling specifiek rekening mee gehouden behoeft te worden. In paragraaf 4.14 wordt nader toegelicht dat dan ook geen sprake is mogelijke effecten door cumulatie.

4 Potentiële milieueffecten

4.1 Geluid

Zowel in de huidige als toekomstige situatie is sprake van een woonomgeving. De beoogde ontwikkeling kent een verkeersaantrekkende werking, welke mogelijk een effect heeft op het geluid in de omgeving. De totale toename van de verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling, ten opzichte van de voormalige situatie, bedraagt maximaal 185 mvt/etmaal¹. De

1 Door gemeente Utrecht is de verkeersgeneratie berekend, en is aangegeven dat de verkeersgeneratie in de huidige en toekomstige situatie maximaal respectievelijk 421 en 606 verkeersbewegingen per etmaal bedraagt. Voor de huidige situatie is daarbij uitgegaan van 380 m² kantoor (zonder baliefunctie), 150 m² cafetaria en 178 sociale huurwoningen met een omvang tussen de 55 en 80 m² bvo. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van 116 m² cafetaria, 179 m² creatieve bedrijvigheid, 84 m² wijkgebouw (bibliotheek), 146 sociale huurwoningen met een omvang tussen de 80 en 130 m² bvo en 203 sociale huurwoningen met een omvang tussen de 55 en 80 m² bvo. De verkeersgeneratie is daarbij gebaseerd op de gemeentelijke parkeernormen voor een locatie in de schil van het centrum ('B1').

ontsluiting van de beoogde ontwikkeling vindt plaats via het ten noorden gelegen Thomas à Kempisplantsoen. Dit betreft een relatief drukke weg, waarbij een dergelijke toename naar verwachting verwaarloosbaar zal zijn op het geluid in de omgeving. De toename in geluidbelasting kan daarbij worden bepaald door de volgende berekening: Toename in dB = $10 \log ((\text{intensiteit 2033} + \text{verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling}) / \text{intensiteit 2033})$.

Op basis van de verkeersintensiteiten in 2033², in combinatie met een verkeerstoename van maximaal 185 motorvoertuigen als gevolg van de beoogde ontwikkeling, volgt hieruit een toename van de geluidbelasting van 0,02 dB. Een dergelijke toename in de geluidbelasting is niet hoorbaar, en kan daarmee als verwaarloosbaar worden aangemerkt. De beoogde ontwikkeling zelf heeft hiermee geen belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving.

Door de toevoeging van woningen op een relatief geluidbelaste locatie, als gevolg van wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai, neemt wel het aantal bewoners dat aan hoge(re) geluidniveaus wordt blootgesteld toe. Uit akoestisch onderzoek³ volgt dat de voorkeursgrenswaarde voor zowel wegverkeers-, railverkeers- als industrielawaai wordt overschreden. Aangezien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden zullen er hogere waarden verleend moeten worden. In dit kader zijn de mogelijke maatregelen nader onderzocht.

Ten aanzien van wegverkeerslawaai kunnen bronmaatregelen bestaan uit het toepassen van geluidreducerend asfalt of snelheidsverlaging. Het treffen van bronmaatregelen aan de betreffende wegen, zoals het aanleggen van stiller asfalt, zal onvoldoende reductie bewerkstelligen en/of tegen financiële bezwaren stuiten. Daarnaast wordt het terugbrengen van de maximumsnelheid in voorliggende situatie niet realistisch geacht, aangezien dit de capaciteit van deze wegen zal verlagen. Wat railverkeer betreft is het aanbrengen van wijzigingen in het ballastbed en/of de bovenbouw van een railverbinding een zeer ingrijpende maatregel aangezien hier werkzaamheden voor nodig zijn die het treinverkeer onderbreken. Tevens zal het plaatsen van raildempers onvoldoende geluidreductie bewerkstelligen om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Het treffen van bronmaatregelen is daarmee niet realistisch. Het realiseren van een geluidscherm als overdrachtsmaatregel zal stuiten tegen stedenbouwkundig bezwaren. In voorliggende situatie zijn de mogelijkheden voor bron- en overdrachtsmaatregelen derhalve beperkt. Daarom zullen (bouwkundige) maatregelen aan de woningen worden toegepast. Hierbij zal tevens aangesloten worden op de eisen uit het gemeentelijk beleid inzake het verlenen van hogere waarden. Iedere woning zal (o.a. door de toepassing van loggia's) een geluidluwe gevel kennen. Hiermee wordt een aanvaardbaar akoestisch woon- en leefklimaat gerealiseerd.

Aangezien sprake is van een geluidbelaste locatie is het ook van belang om de gecumuleerde geluidbelasting te beschouwen. Naast geluidbronnen in het kader van de Wet geluidhinder is ook sprake van geluid als gevolg van 30 km/uur wegen en Douwe Egberts. Dit wordt ook betrokken bij de beoordeling van de gecumuleerde geluidbelasting. Uit het voornoemde akoestisch onderzoek volgt dat de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van de beoogde woningen varieert tussen de 40 en 68 dB. Op basis van kwaliteitstabel geluid van het RIVM kan de

2 Dit betreft conform het door Peutz uitgevoerde onderzoek naar wegverkeerslawaai uit 2023 voor de Thomas à Kempisplantsoen een verkeersintensiteit van circa 41.000 motorvoertuigen per etmaal.

3 Rapportage 'Geluidbelasting ter plaatse van de nieuwbouwwoningen aan het Thomas à Kempisplantsoen te Utrecht: Akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder' van Peutz uit 2023 met kenmerk HA 7874-9-RA-006,

geluidkwaliteit voor de verschillende woningen worden gekwalificeerd tussen 'zeer goed' en 'zeer slecht'. Voor alle woningen geldt echter dat er wordt voorzien in een geluidluwe zijde. Voorts wordt middels een adequate geluidwering van de gevel een goed akoestisch woon- en leefklimaat binnen gerealiseerd.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.2 Geur

De beoogde ontwikkeling gaat niet gepaard met een geuremissie en heeft derhalve geen relevante invloed op de geur in de omgeving.

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de geuruitstoot van koffiebranderij Jacobs Douwe Egberts (JDE). In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de centrale schoorsteen van JDE, in ieder geval zolang in het plangebied niet hoger dan 35 meter wordt gebouwd, geen invloed heeft op het woon- en leefklimaat voor geur ter plaatse van de beoogde nieuwbouw in het plangebied. De nieuwbouw aan het Thomas à Kempisplantsoen blijft ruim onder deze hoogte.

De overige (lage) geurbronnen van JDE veroorzaken structureel over meerdere jaren geen of nauwelijks geurklachten bij bestaande woningen en recentelijke nieuwbouw. Bij een uitgevoerd onderzoek naar de hedonische waarde (aangenaamheid geur) bleek de uitkomst niet kwantificeerbaar omdat het geurpanel de geur zelfs bij hogere concentraties niet als onaangenaam beoordeelde. Hieruit wordt – bij het vaststellen van het aanvaardbaar hinderniveau - geconcludeerd dat de huidige geurbelasting van JDE aanvaardbaar is.

JDE benut momenteel niet zijn volledige productiecapaciteit. Bij benutting van de volledige productiecapaciteit zal de geurbelasting in het plangebied van het Thomas à Kempisplantsoen toenemen. Echter kan gesteld worden dat in de huidige historisch gegroeide situatie sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor geur. Bij volledige benutting van de productiecapaciteit door JDE kunnen maatregelen worden getroffen waardoor de geurbelasting ter plaatse van het Thomas à Kempisplantsoen niet toeneemt. Zo blijft er sprake van een goed woon- en leefklimaat voor geur. Tegelijkertijd wordt door deze maatregelen JDE door de nieuwbouwplannen niet gehinderd in de volledige benutting van de toegestane jaarproductie.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.3 Luchtkwaliteit

Door de realisatie van de beoogde woningen is sprake van een verandering van het aantal verkeersbewegingen, met een effect op de luchtkwaliteit tot gevolg. De toename van de verkeersgeneratie als gevolg van de beoogde ontwikkeling bedraagt maximaal 185 mvt/etmaal. Op basis van de NIBM-tool kan gesteld worden dat de beoogde ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit, en aldus geen negatief effect heeft op de luchtkwaliteit. In figuur 4.1 wordt de uitkomst van de NIBM-tool weergegeven.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	185
Aandeel vrachtverkeer	10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,30
PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Daarnaast zijn de heersende generieke achtergrondconcentraties van NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} inzichtelijk gemaakt. Ter plaatse van het plangebied is in 2021 (conform de kaarten van het CIMLK⁴) maximaal sprake van een concentratie van 30,4 µg/m³ voor NO₂, 20,4 µg/m³ voor PM₁₀ en 11,5 µg/m³ voor PM_{2,5}. In 2030 (waarin de wegen in de omgeving reeds zijn gewijzigd) wordt een concentratie van 16,9 µg/m³ voor NO₂, 16,9 µg/m³ voor PM₁₀ en 8,6 µg/m³ voor PM_{2,5} geprognoseerd. Ter plaatse van het plangebied wordt aldus ruimschoots aan de geldende grenswaarden conform de Wet milieubeheer voldaan.

Bovendien wordt in het 'Volksgezondheidsbeleid Utrecht 2019-2023' aangegeven dat Utrecht streeft naar het behalen van WHO-advieswaarden voor fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) vóór 2030. Deze WHO-advieswaarden zijn in september 2021 aangescherpt, en zijn respectievelijk 15 µg/m³ voor PM₁₀ en 5 µg/m³ voor PM_{2,5}. De WHO-advieswaarden bedroegen tot die tijd respectievelijk 20 µg/m³ voor PM₁₀ en 10 µg/m³ voor PM_{2,5}. Conform de NSL-monitoringstool zal in 2030 voldaan worden aan de voormalige advieswaarden. Aan de huidige WHO-advieswaarden wordt vooralsnog niet voldaan in 2030. Naar verwachting zal de luchtkwaliteit in de toekomst verder verbeteren, en wordt mogelijk op enig moment wel voldaan aan de huidige advieswaarden. De beoogde ontwikkeling draagt echter niet bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, en zal niet tot een verdere overschrijding van deze advieswaarden leiden.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.4 Bodem

Het toekomstige gebruik van de gronden heeft geen negatieve effecten voor de bodemkwaliteit tot gevolg. Zorg zal worden gedragen dat het gehele plangebied een passende bodemkwaliteit kent voor het beoogde gebruik. Indien benodigd zullen hiertoe de nodige maatregelen worden getroffen. De bodemkwaliteit zal daarbij in ieder geval niet verslechteren. De beoogde ontwikkeling heeft hiermee geen negatieve effecten op de bodem.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.5 Archeologie

Het plangebied bevindt zich conform de gemeentelijke archeologische waardenkaart uit 2022 grotendeels in een gebied met lage archeologische verwachting, en deels in een gebied met hoge archeologische verwachting (zie figuur 4.2).

f4.2 Uitsnede archeologische waardenkaart Utrecht



Archeologische waardenkaart gemeente Utrecht		
Legenda		
Categorie	Naam	
WA1a	Beschermde Rijksmonumenten	
WA1b	Beschermde gemeentelijke archeologische monumenten	
WA2	Gebieden van zeer hoge archeologische waarde	
WA3	Gebieden van hoge archeologische waarde	
WA4	Gebieden van hoge archeologische verwachting	
WA5	Gebieden van middelhoge archeologische verwachting	
WA6	Gebieden van lage archeologische verwachting	
WA7	Gebieden zonder archeologische waarde	

Afhankelijk van de omvang en diepte van bodemingrepen is mogelijk sprake van vergunningplicht. In het bestemmingsplan zijn hiertoe regels opgenomen ter bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden. Hiermee worden negatieve effecten voorkomen.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.6 Water

Door ruimtelijke ontwikkelingen kan het functioneren van het watersysteem onder druk komen te staan. In het kader van de toelichting van het op te stellen bestemmingsplan is een waterparagraaf opgesteld waarin een onderbouwing wordt gegeven van de huidige en toekomstige waterhuishoudkundige situatie. De waterhuishoudkundige gevolgen van het plan is hiermee vroegtijdig inzichtelijk gemaakt. Gestreefd wordt naar een duurzaam en robuust watersysteem. In afstemming met de waterbeheerder(s) wordt dit tijdig in het ontwerpproces geïntegreerd.

De beoogde ontwikkeling heeft naar verwachting geen negatief effect op het lokale watersysteem. In de huidige situatie is reeds bebouwing gesitueerd ter plaatse van het plangebied, en is het terrein reeds deels verhard. Er is thans geen sprake van oppervlaktewater of waterkeringen ter plaatse of op korte afstand van het plangebied. Middels de beoogde ontwikkeling, en de herontwikkeling van de omliggende gronden, zal bovendien geen sprake zijn van een toename aan verharding. De beoogde bebouwing kent een dakoppervlak van 5.406 m², en de oppervlakte aan verharding ten behoeve van o.a. wegen en paden bedraagt 7.775 m². Hiermee blijft binnen het plangebied 9.519 m² aan groen en onverhard over, hetgeen meer is dan in de huidige situatie. In de huidige situatie is namelijk sprake van circa 4.070 m² aan groen. Er is dan ook geen compensatieplicht.

Wel zal onder andere zorg gedragen moeten worden dat er voldoende capaciteit is om neerslag (ook ingeval van een extreme bui) te kunnen opvangen. Hiertoe is o.a. de verdrogingseis van de gemeente van toepassing, hetgeen betekent dat er een (infiltratie)voorziening met een inhoud van minimaal 15 mm per m² aangesloten verharding nodig is. Binnen het plangebied wordt voorzien in voldoende waterbergingscapaciteit om aan deze eis te kunnen voldoen. Ook zal ingeval van een extreme bui voldoende water tijdelijk geborgen moeten kunnen worden. Het water op de daken wordt opvangen in waterretentiekragen met een berging van 75 mm, ofwel 460 m³. Dit wordt langzaam afgevoerd en/of hergebruikt. De beschikbare berging voor infiltratie in het Thomas à Kempisplantsoen ligt rond de 671 m³, en is ruimschoots boven de benodigde berging van 117 m³ (die nodig is voor de verharding van 7.775 m²).

Het huidige rioolstelsel zal vervangen worden door een gescheiden stelsel. Hiermee wordt afvalwater en hemelwater in de toekomstige situatie gescheiden afgevoerd.

Middels de beoogde ontwikkeling zullen er naar verwachting geen overige veranderingen plaatsvinden die significant negatieve gevolgen hebben voor het watersysteem. De waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterveiligheid in de omgeving blijven gewaarborgd.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.7 Externe veiligheid

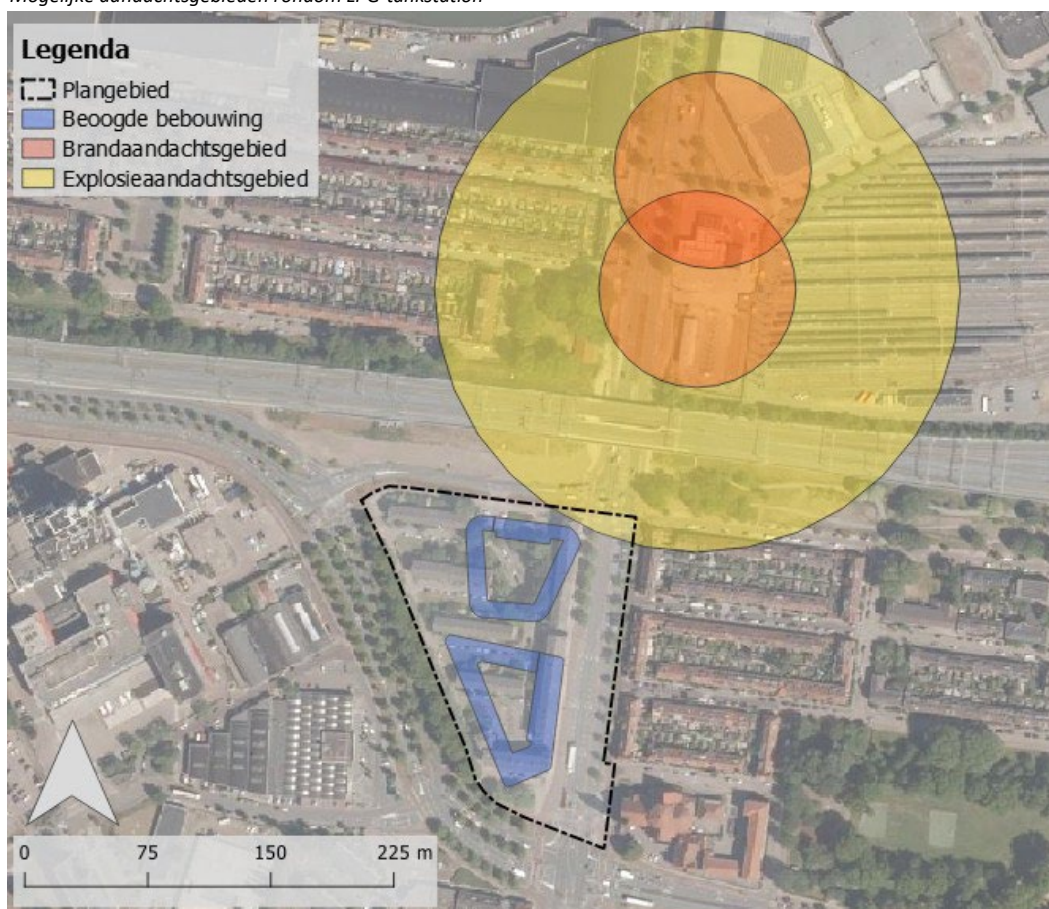
Het voornemen omvat de realisatie van kwetsbare objecten, zoals gedefinieerd in wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Er is geen sprake van het ontplooiën van een risicovolle activiteit.

In het kader van de beoogde ontwikkeling zijn de risicobronnen in de omgeving geïnventariseerd. Aan de Cartesiusweg bevindt zich een BP LPG-tankstation. Dit tankstation bevindt zich op een afstand van circa 155 meter van de begrenzing van het plangebied. Een LPG-tankstation is een inrichting die thans ressorteert onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Een LPG-tankstation kent een invloedsgebied van 150 meter (zowel vanaf het vulpunt als vanaf het reservoir). Met een afstand van 155 meter is het plangebied niet binnen het invloedsgebied gelegen.

Opgemerkt wordt dat in het kader van de Omgevingswet rondom risicobronnen aandachtsgebieden zullen worden vastgesteld. Voor LPG-tankstations zal zowel een brandaandachtsgebied als een explosieaandachtsgebied van kracht zijn, met een omvang van respectievelijk 60 en 160 meter. Het brandaandachtsgebied is gemeten vanaf het vulpunt, de bovengrondse vloeistofvoerende leiding en pomp en het aansluitpunt van die leiding. Het explosieaandachtsgebied is gemeten vanaf het vulpunt en de bovengrondse opslagtank. De gemeente kan deze gebieden aanwijzen als voorschriftengebieden. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet is beschouwd wat dit betekent voor de beoogde ontwikkeling.

De begrenzing van het plangebied is op circa 155 meter afstand gelegen van het vulpunt van het tankstation. Dit betekent dat net sprake is van een ligging van de plangrenzen binnen het explosieaandachtsgebied. In figuur 4.3 worden de toekomstige brand- en explosieaandachtsgebieden rondom het LPG-tankstation weergegeven. Zoals uit deze figuur volgt wordt echter geen bebouwing voorzien binnen het aandachtsgebied.

f4.3 Mogelijke aandachtsgebieden rondom LPG-tankstation



In de nabije omgeving van het plangebied zijn geen verdere risicobronnen gelegen die om een nadere kwantitatieve beschouwing vragen.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.8 Natuur

Stikstofdepositie

Met de beoogde ontwikkeling vindt er een verandering plaats van de emissie van stikstofhoudende verbindingen als gevolg van de verkeersgeneratie van de functies binnen het plangebied. Tevens zal sprake zijn van bouwwerkzaamheden die gepaard gaan met de emissie van stikstof.

Door Peutz is onderzoek⁵ verricht naar de stikstofdepositie ter plaatse van de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden ten gevolge van de beoogde ontwikkeling. Hieruit volgt dat er geen sprake is van een relevante toename ($> 0,00$ mol N/ha/jaar) van de stikstofdepositie ter plaatse van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden ten opzichte van de referentiesituatie als gevolg van zowel de gebruiksfase als sloop-/aanlegfase van de beoogde ontwikkeling. Hiermee is aldus geen sprake van een significant negatief effect op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Flora en fauna

De beoogde ontwikkeling kan mogelijk tot verstoring van de lokale flora en fauna leiden. Hiertoe zijn meerdere onderzoeken⁶ uitgevoerd naar de mogelijke betekenis van het plangebied voor flora en fauna, waarbij eveneens de Utrechtse soortenlijst is betrokken.

Uit deze onderzoeken volgt dat diverse beschermde soorten in het plangebied aanwezig zijn of kunnen worden verwacht. In het plangebied zijn namelijk paarverblijfplaatsen en een zomerverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis gevonden. Door de sloop-nieuwbouw worden deze verblijfplaatsen vernield. Hiertoe is een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Op 18 november 2021 is er een ontheffing door Gedeputeerde Staten van Utrecht verleend. Er moeten hiertoe wel tijdelijke en permanente voorzieningen genomen worden. Deels is de bebouwing al ongeschikt voor deze soorten gemaakt. Hiertoe zijn reeds (tijdelijke) voorzieningen getroffen.

Uit onderzoek is bovendien gebleken dat het groen rondom de huidige woningen geschikt is als broedhabitat voor algemene beschermde vogels als heggenmus, mezen, merel, spreeuw, roodborst en winterkoning. Er kunnen op en rond de gebouwen (in tuinen of nestkasten) ook andere algemene beschermde broedvogels voorkomen. Deze nesten zijn niet-jaarrond beschermd. Wanneer de werkzaamheden buiten het broedseizoen (grootweg van 15 maart-15 augustus) uitgevoerd worden en/of de potentiële nestplaatsen (ruim) vóór het broedseizoen afgesloten of ongeschikt gemaakt worden, wordt met de voorgenomen werkzaamheden artikel 3.1 leden 2, 4 en 5 (verstoring en vernieling nestplaats) van de Wet natuurbescherming niet overtreden. Gebleken is dat de sloop en nieuwbouw een doorlooptijd van meer dan één jaar heeft. Hierdoor is het niet mogelijk om de

5 Rapportage 'Herontwikkeling Thomas à Kempisplantsoen te Utrecht: kwantitatief onderzoek naar stikstofdepositie' van Peutz uit 2023 met kenmerk HA 7874-13-RA-004.

6 Dit betreft de volgende rapportages van Loo Plan:

- 'Totaalbeeld vleermuisonderzoek Mitros 2019 in de gemeente Utrecht' (2019) met kenmerk 2019-100038-1411;
- 'Activiteitenplan bij ontheffingsaanvraag Wet natuurbescherming Sloop en nieuwbouw aan Thomas à Kempisplantsoen, Utrecht' (2020) met kenmerk 2020-100898-1811,
- 'Nader onderzoek Wet natuurbescherming Thomas à Kempisplantsoen in Utrecht en toetsing aan Utrechtse soortenlijst' (2020) met kenmerk 2019-100799-1444.

werkzaamheden geheel buiten de kwetsbare periode uit te voeren. Daarom zullen de gebouwen ongeschikt gemaakt worden in de periode van 15 augustus – 15 oktober.

Wat de Utrechtse soortenlijst betreft, kan op voorhand niet worden uitgesloten dat het plangebied van betekenis is voor de merel. Er zal hiertoe ervoor gezorgd worden dat nestgelegenheden voor aanvang van het broedseizoen wordt verwijderd. In het plangebied zijn tevens leefgebieden gevonden van goed ontwikkelde muurvegetaties bestaande uit tongvarens en steenbreekvarens. Het leefgebied van deze soorten van de Utrechtse Soortenlijst dienen beschermd en ontwikkeld te worden. Dit houdt in dat het leefgebied niet mag afnemen. In het nieuwe plan worden de varens gecompenseerd met andere soorten op de Utrechtse soortenlijst.

Bovendien zal bij de beoogde ontwikkeling rekening gehouden worden met de zorgplicht. Het vernietigen van nesten van vogels die in gebruik zijn en het verstoren van in gebruik zijnde nesten zal indien mogelijk worden voorkomen. Bij de bouwwerkzaamheden zal rekening gehouden worden met de mogelijke aanwezigheid van fauna. Resumerend zal de beoogde ontwikkeling geen nadelige gevolgen hebben voor flora en fauna.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.9 Trillingen

Door een ligging nabij het spoor of industriële activiteiten kunnen mensen mogelijk hinder ervaren door trillingen. Tevens kunnen trillingen schade aan gebouwen veroorzaken. In voorliggende situatie is echter geen sprake van relevante bronnen welke kunnen leiden tot trillingshinder. De beoogde ontwikkeling voorziet immers niet in een ontwikkeling die mogelijk trillingshinder voor de omgeving veroorzaakt. Hiermee zijn negatieve effecten ten aanzien van trillingen uitgesloten.

Wel is de beoogde ontwikkeling nabij het spoor gelegen. Om daarom trillingshinder ook te voorkomen voor de nieuwe woningen binnen het plan zal hier rekening mee gehouden bij de uitwerking van de beoogde bebouwing. In dat kader is ook nader onderzoek uitgevoerd naar trillingen⁷. Hieruit volgt dat om te voldoen aan de streefwaarden voor nieuwe situaties, het nodig is om de overschrijdingen die worden veroorzaakt door sporadisch passerende goederentreinen te voorkomen. Het gaat daarbij om zeer laagfrequente trillingen, waarvoor zeer zware en kostbare maatregelen nodig zijn, zoals bijvoorbeeld het afveren van het gebouw op stalen veren. Deze maatregelen zijn mogelijk niet redelijkerwijs te rechtvaardigen gezien het sporadisch optreden van de overschrijdingen. Verwacht wordt dat het mogelijk is om aan de minimale eis, de streefwaarde voor bestaande situaties, te voldoen. Bij een draagconstructie van beton zijn hiervoor lokale maatregelen aan de rand van het gebouw nodig zoals het verstijven van enkele vloeren, of het extra ondersteunen van de betreffende vloeren. Voor een draagconstructie van kalkzandsteen zijn uitgebreidere maatregelen nodig. Mogelijk moeten delen van het gebouw worden vervangen door een betonnen draagconstructie. Verder is mogelijk voor een kalkzandsteen draagconstructie nog aanvullend een verstijving van de fundering nodig, bijvoorbeeld in de vorm van een

⁷ Rapportage 'Thomas à Kempisplantsoen: Trillingen in nieuwbouw, analyse met FEM berekeningen' van Movares uit 2023 met kenmerk D79-WGA-HS-RAP-23008484

betonnen plaatfundering van 1-2 meter dik. De maatregelen zullen nog nader uitgewerkt worden.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.10 Verkeer en parkeren

In de toekomstige situatie zal de auto slechts een relatief beperkte rol binnen het plangebied spelen. De openbare ruimte wordt dusdanig ingericht dat er juist meer ruimte beschikbaar komt voor voetgangers en fietsers. De beoogde ontwikkeling leidt bovendien slechts tot een beperkte toename van de verkeersgeneratie ten opzichte van de huidige situatie, hetgeen niet tot verkeerskundige knelpunten zal leiden. Wel is in de toekomstige situatie sprake van een andere verkeerssituatie door de realisatie van de westelijke stadsboulevard. Bij deze wijziging, welke verder los staat van de beoogde woningbouwontwikkeling, is rekening gehouden met de toekomstige situatie wat de verkeersstromen betreft. Gezien de capaciteit van de omliggende wegen is de toename van de verkeersgeneratie bovendien zeer beperkt.

Ter plaatse van het plangebied zal bovendien worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de bewoners en bezoekers van de beoogde ontwikkeling. In overleg met gemeente Utrecht is een parkeerbalans opgesteld. Deze parkeerbalans is tevens geaccordeerd door de gemeente. In onderstaande tabel is de parkeerbalans voor de toekomstige situatie – op basis van gemeentelijke parkeernormen voor een gebied waar sprake is van betaald parkeren – gegeven. Hierbij is vooralsnog geen rekening gehouden met het in mindering brengen van het reeds verkregen niveau, en overige mogelijkheden om de parkeereis te reduceren.

t4.1 Parkeerbalans toekomstige situatie Thomas à Kempisplantsoen – zonder rekening te houden met het reeds verkregen niveau en overige mogelijkheden ter reductie parkeereis

Toekomstige situatie			
Type	Programma (aantal of m ²)	Parkeernorm	Aantal parkeerplaatsen
Bewoners huurwoningen 55-80 m ² bvo (sociale huur of middenhuur)	203	0,47 per woning	95
Bewoners huurwoningen 80-130 m ² bvo (sociale huur of middenhuur)	146	0,49 per woning	72
Bezoekers woningen	349	0,2 per woning	70
Kantoor/bedrijfsverzamelgebouw	179	0,5 per 100 m ²	1
Cultuurcentrum/wijkgebouw	84	0,85 per 100 m ²	1
Horeca	116	3 per 100 m ²	3
Totaal toekomstig			242

In voorliggende situatie kan de parkeereis van de huidige functies, met uitzondering van 79 te verwijderen parkeerplaatsen, in mindering gebracht worden op het aantal benodigd parkeerplaatsen voor bezoekers. Deze parkeerplaatsen zullen door het vervallen van de huidige functies immers beschikbaar komen. Voor de huidige situatie⁸ zijn 126 parkeerplaatsen benodigd, hetgeen betekent dat er 47 parkeerplaatsen beschikbaar blijven.

8 Uitgaande van 178 woningen, een café van 150 m² en een kantoor van 380 m².

Bovendien zijn er mogelijkheden om te kunnen afwijken van de parkeereis, zoals de toepassing van deelauto's en het realiseren van extra fietsparkeerplaatsen. Hiermee mag de parkeereis worden gereduceerd.

Voor de ontwikkeling aan het Thomas à Kempisplantsoen wordt 15% van de parkeereis omgezet in extra fietsparkeerplekken. Vanwege de ligging van het Thomas à Kempisplantsoen is het gebruik van de fiets bovendien meer vanzelfsprekend.

Bij het realiseren van deelauto's geldt dat 4 (reguliere) autoparkeerplaatsen worden vervangen door 1 autodeelplek. In B1 gebied mag 25% tot 50% van de parkeereis van de bewoners worden omgezet in deelauto's. In voorliggende situatie zal 27% van de parkeereis worden omgezet.

Uiteindelijk resteert een totale parkeereis (na aftrek van de afwijkingen en het rechte niveau) van 133 parkeerplaatsen. In totaal worden er 64 parkeerplaatsen gerealiseerd in de parkeergarage van het noordelijk bouwblok. Dit betekent dat er nog 69 parkeerplaatsen benodigd zijn. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In de openbare ruimte is echter maximaal ruimte voor de realisatie van 60 parkeerplaatsen. Rekening houdend met dubbelgebruik⁹ is hiermee echter sprake van voldoende parkeergelegenheid.

Hiermee zijn er ook geen negatieve effecten te verwachten voor de omgeving ten aanzien van verkeer en parkeren.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.11 Gezondheid

De bescherming en bevordering van de gezondheid van bewoners en het creëren van een aantrekkelijk woon- en leefklimaat spelen een belangrijke rol bij de beoogde ontwikkeling. Zorg zal worden gedragen voor een zo gezond mogelijke leefomgeving. Bij een zeer extreme regenbui zal geen waterschade optreden in het plangebied, en door de realisatie van groen wordt het risico op hittestress vermindert.

De openbare ruimte wordt zoveel mogelijk volgens het 'groen, tenzij' principe ingericht. Groen is van belang voor de kwaliteit van de woningen, maar ook voor de leefbaarheid van het gebied. De binnenzijdes van de bouwblokken worden voorzien van een groen geluidsluw gebied. Ten oosten van de beoogde woonbebouwing, alwaar thans de Thomas à Kempisweg is gesitueerd, wordt daarnaast een park gesitueerd. Dit park kent een afwisselende en gevarieerde inrichting, en versterkt de groene structuur van Utrecht. Het groen aan het Thomas à Kempisplantsoen en de Thomas à Kempisweg zal één samenhangend geheel vormen. Hier zal ruimte worden geboden aan groen, natuur en waterberging. Ten opzichte van de huidige situatie zal circa 2x zoveel openbaar groen (circa 9.519 m²) zijn. Hiermee is geen sprake van 75 m² aan groen per toekomstig huishouden. Er is echter wel sprake van een sterke toename van de hoeveelheid groen. Het groen binnen het plangebied zal ook

⁹ Omdat een deel van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte aan bewoners wordt toegekend, worden deze plaatsen bijvoorbeeld over het algemeen minder bezet tijdens kantooruren. Hierdoor zijn er meer parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers en wordt het tekort aan parkeerplaatsen opgelost.

kwalitatief hoogwaardig zijn. In combinatie met de sterke binnenstedelijke verdichtings-opgave wordt dit aanvaardbaar geacht.

De herinrichting van de openbare ruimte in het plangebied biedt een kans om bewoners en omwonenden te stimuleren in beweging te komen, te sporten, recreëren en elkaar te ontmoeten. Bovendien wordt het plangebied zo veel mogelijk autovrij/-luw ingericht. Hiermee is ten opzichte van de huidige situatie sprake van een sterke verbetering. Daarnaast komt het vervangen van verouderde bebouwing door nieuwbouw de ruimtelijke kwaliteit ten goede. Tevens zal natuurinclusief en diervriendelijk gebouwd worden.

Resumerend zal er een gezonde en groene leefomgeving worden gecreëerd ter plaatse van het plangebied. Voor toekomstige bewoners en bezoekers zal hier sprake zijn van een prettig woon- en leefklimaat. Negatieve effecten op het milieu ten aanzien van het aspect gezondheid zijn niet te verwachten.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.12 **Bezonnin g**

Er is een bezonningsstudie¹⁰ uitgevoerd voor de bestaande situatie en de nieuwe situatie, zodat een goede vergelijking gemaakt kan worden van de effecten van de beoogde ontwikkeling. Uit de bezonningsstudie komt naar voren dat de beoogde ontwikkeling een zeer beperkt effect heeft op de bezonnings situatie ter plaatse van omliggende woningen. Een klein aantal woningen ondervindt iets meer schaduw in de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige bebouwingssituatie. Dit leidt echter niet tot een onaanvaardbare situatie. Geconcludeerd wordt dat de beperkte extra schaduwwerking die de nieuwbouw met zich meebrengt acceptabel en niet onevenredig wordt geacht, mede aangezien de extra schaduwwerking met name op een aantal voorgevels plaatsvindt (en dit is niet de gehele dag en niet gedurende het hele jaar).

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

4.13 **Windhinder**

Als een ontwikkeling bebouwing met een bouwhoogte van 30 meter of hoger mogelijk maakt, moet onderzoek plaatsvinden naar de windhinder. Bij lagere bebouwing moet er een afweging plaatsvinden of de bebouwing kan leiden tot windhinder. Er wordt echter – gezien de relatief lage bouwhoogte - geen onaanvaardbare situatie wat windhinder betreft verwacht. Bovendien is ook in de huidige situatie reeds bebouwing aanwezig met een soortgelijke hoogte.

Conclusie: belangrijke nadelige gevolgen voor de omgeving kunnen worden uitgesloten.

¹⁰ Dit onderzoek is in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerd, en is als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

4.14 Mogelijke effecten door cumulatie

Het kan bij projecten zo zijn dat er effecten optreden die op zich geen belemmering vormen, maar die in combinatie met effecten van andere, nabijgelegen projecten toch significant kunnen zijn. Daarom moet ook worden beschouwd of er mogelijke significante effecten zijn in cumulatie met andere projecten. Maatgevend voor de effecten op de omgeving is de toename aan verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Verder is niet sprake van effecten die buiten het plangebied een significante doorwerking kennen. De toename van de verkeersgeneratie is echter slechts 185 motorvoertuigen per etmaal. Bovendien is als uitgangspunt (o.a. voor het onderzoek naar geluid en verkeer) rekening gehouden met verkeersgegevens waar ook de autonome ontwikkelingen in de omgeving reeds in zijn meegenomen.

De beoogde ontwikkeling heeft geen nadelige gevolgen voor het milieu. In voorliggende situatie is geen sprake van mogelijke significante effecten in geval van cumulatie met andere projecten.

5 Conclusie

In deze aanmeldingsnotitie zijn de mogelijke effecten van de beoogde ontwikkeling nader inzichtelijk gemaakt. Aangezien de impact op de beschouwde omgevingsaspecten beperkt van aard is, treden er geen nadelige gevolgen op voor het milieu.

Er zal een goed woon- en leefklimaat worden gerealiseerd ter plaatse van het plangebied, waarbij geen sprake is van significant negatieve effecten voor diens omgeving.



(i.o.)

Zoetermeer,

Deze notitie bevat 18 pagina's.